

GUIDO CAMARDA
(Ordinario di Diritto della Navigazione
nell'Università degli Studi di Palermo)

NATURA E RESPONSABILITÀ DELLE SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI

1. - In Italia le tematiche giuridiche sulle società di classificazione delle navi non erano molto studiate, almeno sul piano organico, fino al verificarsi, al largo delle coste bretoni, del naufragio della petroliera “Erika”, battente bandiera maltese (dicembre 1999). La nave, che in precedenza era stata classificata dal *Bureau Veritas*¹, era stata riclassificata, poco prima della partenza e dopo circa due mesi di lavori, dal R.I.Na. Nelle relative inchieste, quest'ultimo ha più volte posto in rilievo il fatto che la società di classificazione di provenienza non aveva apposto specifiche “prescrizioni”².

Il tema stesso, peraltro, si presenta complesso perché l'intreccio di aspetti pubblicistici e privatistici (caratteristica, quasi generale, degli istituti di diritto della navigazione con particolare riguardo alle più recenti elaborazioni ed aspetti sistematici) è notevole e, perdi più, tale intreccio riguarda vari livelli ordinamentali (internazionale, comunitario, nazionale, ma anche i livelli che, per rinverdire la felice espressione di Santi Romano, si denominano “ordinamenti giuridici privati”)³.

¹ La costruzione della nave risaliva al 1975 ed ancora prima si erano verificati altri due trasferimenti di società di classificazione!

² È stato anche sostenuto che il Comandante, pur in presenza di segnalazioni d'inconvenienti da parte dell'equipaggio, non si era voluto rifugiare in uno dei porti della costa francese (sul punto specifico, v. PAYER, *The role of classification societies ...is it changing?*, in *web site IACS*, settembre 2000).

³ ROMANO SANTI, *L'ordinamento giuridico*, (1918) II ediz., rist., Firenze, 1951.

A quest'ultimo proposito, arricchiscono gli argomenti di studio le problematiche di diritto internazionale privato nel perdurare della mancanza di una convenzione di diritto uniforme del settore.

Nell'ambito dell'economia di questo scritto, è forse utile una breve storia delle società di classificazione, per sottolineare la loro origine privatistica, quali società di fiducia degli assicuratori e poi anche degli armatori; gli uni e gli altri interessati, per evidenti ragioni, ad una valutazione (c. d. "classificazione") sul grado di affidabilità di una nave e, quindi, sull'effettiva navigabilità della stessa. Le più antiche società di classificazione risalgono al '700, quella italiana (R.I.Na) è coeva all'anno d'istituzione del nostro Stato e si deve anch'essa all'imprenditoria privata.

La vera e propria posizione di "terzietà" delle società di classificazione delle navi venne assunta "ufficialmente" solo in un secondo tempo. La rilevanza pubblicistica della classificazione stessa prese particolare consistenza quando, per alcune navi, l'assegnazione della classe diventò obbligatoria⁴. Vorrei aggiungere che, in tutta la storia di tali enti (ed al di là della loro posizione giuridica nei confronti dei singoli Stati - e dello Stato della bandiera della nave, in particolare), l'effettivo riconoscimento internazionale di imparzialità era e rimane fortemente legato all'*effettiva* obiettività e competenza delle valutazioni ed all'adozione, caso per caso e senza remore, delle conseguenti prescrizioni e segnalazioni anche sulla base dei principi di prevenzione in ordine alla sicurezza.

Allo stato attuale, anche le attività tipicamente privatistiche riguardanti il credito navale e lo *shipbroking* non possono prescindere dalla rilevanza del certificato di classe, il quale all'inizio dell'esistenza "giuridica" di una nave ne attesta il valore tecnico della progettazione e costruzione secondo le regole della società di

⁴ VOLLI, (*Registro italiano navale*, in *Noviss. Dig. It.*, vol. XV, 1968, 210), con riferimento al periodo antecedente la normativa comunitaria, nega che le società di classificazione siano inquadrabili tra gli enti privati di pubblico interesse e che le funzioni di classificazione costituiscono esercizio privato di pubbliche funzioni. L'A. fa qualche eccezione per alcuni "pubblici servizi accessori (internazionali)". L'argomento verrà qui ripreso in prosieguo. In generale, v. anche D'ANIELLO, *Registro italiano navale*, in *Enc. giur.*, XXVI, ed. 1991; CAMARDA, *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*, Torino, 1988, 208 ed altri richiami nel seguito di questo scritto.

classificazione e, successivamente, attesta il permanere di tali requisiti a seguito di visite tecniche e di eventuali riparazioni.

Con particolare riferimento al R.I.Na, la qualità di ente pubblico viene assunta nel 1937 e, pertanto, il lavoro di organizzazione sistematica compiuto con il progetto di codice della navigazione - che com'è noto si realizza appena cinque anni dopo - risente naturalmente della suindicata posizione giuridica del nostro ente di classificazione; basti citare, in modo esemplificativo, gli articoli 164 e seguenti cod. nav., sulla navigabilità della nave, ed in particolare: l'art. 176 che specificamente si occupa delle attribuzioni del Registro italiano navale, nominativamente indicato, l'art. 167 sulla competenza del R.I.Na per la classificazione delle navi ed, infine, l'art. 168 sull'efficacia probatoria dei certificati tecnici rilasciati dal "Registro". A questo proposito ed a prescindere da tale efficacia probatoria (cioè, dal valore assimilabile alle presunzioni semplici), va precisato incidentalmente, con particolare riferimento ai certificati di classe, che essi non si immedesimano con l'accertamento sull'effettiva navigabilità della nave, essendo quest'ultima una situazione ed espressione concettuale ben più complessa. Il certificato di classe può costituire, semmai, un elemento, particolarmente rilevante ai fini di tale accertamento⁵.

Nella medesima logica giuridico-sistematica si muove l'art. 138 sulla stazzatura delle navi marittime, affidandosi anche tale compito al R.I.Na, ma precisando espressamente che, in questo caso, l'ente agisce quale "delegato" del competente Ministero e soltanto a mezzo di ingegneri navali o di periti stazzatori, abilitati a norma di regolamento⁶. L'elenco può continuare con il potere del

⁵ In questo senso può condividersi la massima relativa a Trib. Genova 31 marzo 1973, in *Dir. mar.* 1975, 353: la dichiarazione del R.I.Na attestante che la nave aveva un certificato di classe non è da sola sufficiente a far presumere che all'inizio del viaggio la nave stessa fosse in condizioni di navigabilità. Su questa linea, ma con formulazione più drastica, è App. Genova 23 ottobre 1997, (nave Arno), in *Dir. mar.* 1999, 1176, ove si fa rilevare che una presunzione (sia pur semplice) circa la navigabilità della nave sorretta da un certificato di classe invertirebbe l'onere della prova a carico del vettore, il quale ha l'obbligo di accertare la navigabilità stessa prima dell'inizio del viaggio.

⁶ Il regolamento di cui al d.P.R. 2 febbraio 1984 n. 46, emanato a seguito della convenzione di Londra del 23 giugno 1969 (per le navi di lunghezza non inferiore a 24 metri che effettuino viaggi internazionali), integra e sostituisce precedenti regole nazionali

Registro di esercitare il controllo tecnico sulle costruzioni navali (art. 235 cod. nav.) e con il potere/dovere di fornire al Ministero gli elementi di giudizio per un eventuale provvedimento di sospensione della costruzione stessa (art. 236 cod. nav.). Analoghi poteri riguardano le riparazioni o demolizioni per ordine dell'autorità marittima, tutte le volte in cui il R.I.Na accerti che le navi "non siano più adatte all'uso cui sono destinate" (art. 161 cod. nav.).

Al momento dell'emanazione del codice della navigazione, l'ente di classificazione, che agiva in una posizione di monopolio, era qualificabile come *ente ausiliario dello Stato* ed, in certi casi, costituiva l'"organo tecnico" del competente ministero.

Nel periodo immediatamente successivo al termine del secondo conflitto mondiale, una nuova normativa (d. leg.vo 22 gennaio 1947, n. 340) tornava a delineare numerosi contorni privatistici del Registro, desumibili da vari elementi senza, però, apportare modifiche all'impianto codicistico. La giurisprudenza amministrativa degli anni '50⁷, a sua volta, riconosceva al R.I.Na la natura di persona giuridica privata; pertanto (proseguiva il Consiglio di Stato), gli atti da esso compiuti non hanno natura di provvedimenti amministrativi impugnabili davanti al Consiglio di Stato ai sensi dell'art. 26 del t. u. 26 giugno 1924, n. 1054. I giudici amministrativi fondavano il loro convincimento non solo rilevando il carattere eminentemente tecnico dell'attività dell'ente di classificazione, ma precisando che una persona giuridica pubblica, per esercitare le proprie funzioni istituzionali ("pubbliche"), non avrebbe avuto necessità di un'autorizzazione ministeriale che, invece, era richiesta dalla normativa del 1947.

relativamente a tale categoria di navi, riaffermando la competenza del Registro navale italiano e degli altri istituti eventualmente autorizza in ordine alle operazioni strumentali di stazzatura. L'art. 4 dello stesso regolamento prevede, invece, che il rilascio del certificato di stazza (ferme le competenze dell'autorità consolare) venga effettuato dal capo del compartimento marittimo con possibilità di ricorso gerarchico al Ministro. Dal canto suo, la Convenzione TONNAGE 1969, nello stabilire che il certificato internazionale di stazza debba essere rilasciato dall'Amministrazione o da un organismo dalla stessa debitamente "autorizzato", prevede che la piena responsabilità rimanga, in ogni caso, a carico dell'Amministrazione stessa.

⁷ V., in particolare, Cons. Stato 27 gennaio 1954, in *Riv. dir. nav.* 1954, II, 42, con nota di PESCATORE, *Natura giuridica del Registro italiano navale*.

Altri argomenti a favore di tale tesi venivano esaminati, con riferimento al patrimonio ed ai poteri ministeriali di vigilanza, i quali non escludono di per sé l'individuazione della natura privatistica dell'ente. Né, infine, tale esclusione (proprio ricorrendo al criterio di prevalenza nel quadro di tutti gli elementi presi in considerazione) può essere giustificata dalla sottoposizione ad approvazione ministeriale di alcuni tipi di delibere da parte del consiglio di amministrazione. In realtà, l'attività di classificazione in sé può ben esaurire i suoi effetti nel campo dei rapporti tra privati⁸. Semmai, l'innovazione del 1947 consiste nel consentire (almeno in teoria) alla pubblica amministrazione di affidare l'esercizio di competenze di rilievo pubblicistico anche ad altri enti di classificazione. Mi riferisco, ancora in via d'esempio, ai certificati di bordo libero, alla stazzatura, alle visite tecniche ed ai certificati connessi, in ogni caso, con valutazioni tecniche.

La normativa italiana sulla sicurezza del 1962, a sua volta, ridimensiona il potere certificatorio dell'ente di classificazione relegando, in parte considerevole, il R.I.Na al ruolo di ente tecnico (anche a tal proposito, è opportuno un richiamo giurisprudenziale; mi riferisco ad una sentenza degli inizi degli anni '80, pronunciata dalle Sezioni unite civili della Cassazione⁹). Le vere e proprie certifi-

⁸ Ciò vale, a maggior ragione, se si tratta di altre attività, a rilievo non generale, eseguite a richiesta dei privati; ad esempio, il collaudo di un motore marino compiuto dal R.I.Na nel contesto di una vendita a prova (v. Cass. civ. 12 gennaio 1955, n. 31); v. anche Cass. civ. 23 maggio 1992, n. 6218, ove, in tema d'appalto relativo ai lavori riguardanti una nave, si premette che il committente ha diritto, ex art. 1662 cod. civ., a sorvegliare a proprie spese l'andamento di tali lavori e si afferma che il cantiere non può pretendere che sia necessariamente il R.I.Na a farlo, quando il controllo si svolga esclusivamente per conto del privato, fuori dalle finalità di cui all'art. 235 cod. nav.

⁹ Cass., sez. un. civ., 3 novembre 1981, n. 5778. Si afferma che il R.I.Na, a differenza del R.A.I., è ente privato, avendo perduto - a seguito della riforma del 1947, completata con la legge n. 616 del 1962 - "i precedenti compiti di interesse generale in materia di controllo sulla navigabilità delle navi, mantenendo funzioni nel campo della classificazione che si ricollegano in via prevalente ad interessi di operatori privati quali armatori, caricatori....".

A mio avviso, quest'ultima massima è, per così dire, un po' troppo radicale se si tiene conto (procedendo ancora per esemplificazioni) che i poteri delle autorità marittime riferiti alla navigabilità ed alle relative visite ed ispezioni si fondavano e si fondano, tra l'altro, sull'art. 165 cod. nav., che non ha subito alcuna modifica, né con la normativa del 1947, né con quella del 1962.

Che la situazione, anche nel periodo successivo di qualche anno alla citata sentenza delle Sezioni unite della Cassazione, fosse piuttosto confusa, senza una chiara coinci-

cazioni sulla sicurezza non sono più “delegabili”; vengono istituite le Commissioni di visita per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione (ad eccezione della materia del *bordo libero*, formante oggetto di regolamentazione speciale¹⁰). La medesima legge (art. 27) precisa, però, che “le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione, nonché le navi munite di certificati di navigabilità, sono dispensate in occasione delle visite di cui alla stessa legge, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell’istituto di classificazione”.

denza tra situazioni di fatto e di diritto, emerge ulteriormente dalla relazione allegata al giudizio di parificazione delle Sezioni riunite della Corte dei conti in s. g., relativamente al rendiconto generale dello Stato per l’esercizio 1983. Mi limito a trascrivere, virgolettando: “l’inadeguatezza della struttura del personale costringe il Ministero ad affidare ad enti privati compiti che dovrebbero essere invece di sua competenza”. Per il R.I.Na, il Ministero “ha operato, in modo surrettizio e anomalo, un vero e proprio trasferimento di funzioni certificatorie e amministrative”.

¹⁰ V. d.P.R. 13 marzo 1967, n. 579, che stabilisce la competenza dell’ente tecnico ai fini dell’esecuzione degli accertamenti relativi al rilascio dei certificati di bordo libero, del controllo del tracciamento delle marche di bordo libero, nonché della rettifica e verifica della posizione delle marche stesse. Per i viaggi internazionali, v. la convenzione di Londra del 5 aprile 1966 sulle linee di carico che consente all’Amministrazione di “autorizzare” un organismo tecnico a rilasciare il certificato con la medesima precisazione contenuta nella convenzione TONNAGE 1969 circa il permanere della piena responsabilità in capo all’Amministrazione stessa.

Sull’argomento v. PESCATORE, *op. e loc. ult. cit.*, con particolare riguardo all’inquadramento della disciplina del bordo libero nell’ambito della normativa del codice della navigazione (in specie: art. 169). L’A. richiama anche l’art. 19 della legge 616/1962 per le connessioni con l’art. 297 cod. nav., il quale, a sua volta, prescrive che prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, ben armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata. Mi sembra, peraltro, che anche da ciò possano trarsi interessanti spunti, sia in ordine ai concetti di navigabilità, sia alle conseguenze, con riferimento alla violazione degli obblighi di accertamento della navigabilità stessa al fine di individuare eventuali responsabili. Su quest’ultimo argomento ritornerò più ampiamente e sotto vari profili, nelle pagine che seguono. Mi limito semplicemente a riesprimere – al di là di equivoci di carattere terminologico – il convincimento del carattere relativo del concetto di navigabilità proprio per la relatività dei requisiti che di volta in volta si richiedono (v. ALBANO, *Sui concetti di nave e navigabilità*, nota a Cass. 31 ottobre 1956, in *Riv.dir. nav.* 1958, II, 248; RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccezionali*, Padova 1960, 63).

Sul piano comunitario, la direttiva n. 57 del 1994 impone anzitutto che gli organismi di classificazione non siano controllati da armatori o costruttori navali. Salvaguardata tale garanzia prioritaria, la normativa viene poi finalizzata a regolare la concorrenza con un sistema simile a quello adottato in altri settori, nel senso che lo Stato membro ha l'obbligo di concedere a tutte le società di classificazione la possibilità di esercitare la loro attività, purché vengano soddisfatti determinati requisiti generali, identici nell'intero ambito comunitario. Il riconoscimento è valido anche negli altri Paesi membri ed è l'ovvia premessa perché l'ente di classificazione possa emanare certificati di bordo libero, di sicurezza per le navi da carico ed altri tipi di certificati. Esso è inoltre necessario perché l'ente stesso possa compiere accertamenti tecnici (con le relative attestazioni), che costituiscono per la p.a. atti prodromici ai fini del rilascio di altri tipi di certificati per i quali sia previsto il permanere della riserva di competenza (certificati di sicurezza passeggeri, etc...). A quest'ultimo proposito, il legislatore (art. 9, ultimo comma, d.l.vo 314/98, come sostituito dall'art. 7 del d.l.vo 169/2000) in un certo senso rafforza la posizione delle società di classificazione stabilendo che la Commissione di visita ex art. 25 della l. 616/62 non esercita i suoi poteri per le ispezioni e i controlli affidati alle società stesse e preliminari ai certificati che la p.a. si riserva di rilasciare direttamente.

Sui rapporti tra pubblica amministrazione ed enti di classificazione, si pone in evidenza la relazione di funzionalità e la necessità che ogni ente adotti un codice di condotta della cui osservanza il Registro risponde, anzitutto, nei confronti delle stesse Amministrazioni.

In Italia, il decreto legislativo n. 314 del 1998 (e successiva modifica) che costituisce il recepimento della direttiva ora citata, ha previsto anche il riordino del R.I.Na. È stata creata, conseguentemente, una fondazione di diritto privato la quale, mantenendo l'antica denominazione, è soggetta ai controlli di cui all'art. 25 del codice civile. A sua volta, la Fondazione ha creato una società per azioni (R.I.Na s.p.a.) che esercita i compiti tipici delle società di classificazione. Va, comunque, precisato che per statuto la Fonda-

zione, consentendo tale “trasferimento” di oggetto di attività, stabilisce che la propria partecipazione azionaria non debba essere inferiore al 51 per cento.

È evidente, in tutto ciò, il tentativo di temperare, ancora una volta, i principi comunitari della concorrenza con le esigenze pubblicistiche (nel senso stretto del termine), che permangono nello statuto della Fondazione non solo con l'esclusione della finalità di lucro della Fondazione stessa, ma anche con la previsione, per il consiglio d'amministrazione, di membri di diritto d'estrazione ministeriale. Il parere di quest'ultimo organo è obbligatoriamente richiesto per l'emanazione dei regolamenti di classificazione da parte del R.I.Na s.p.a., la quale inoltre ha adottato, statutariamente, il medesimo codice etico dell'*ente* Registro navale italiano (oltre ad un “sistema di qualità interno basato su standard di qualità riconosciuti”).

Si nota, anche, l'adeguamento ad un *trend* generalizzato che induce il “Gruppo” a svolgere una serie di attività diversificate, allo scopo di accrescere la forza patrimoniale e finanziaria dell'intero complesso e, conseguentemente (ma v'è da aggiungere, non automaticamente), l'affidabilità. Sono state così create dalla Fondazione altre società di capitali: SOA – R.I.Na (per le certificazioni di qualità), R.I.Na – INDUSTRY (per il *consulting*).

Questo breve *excursus* storico-cronologico non può tralasciare un nuovo richiamo al naufragio dell'“Erika perché esso, indubbiamente, ha costituito una sorta di campanello d'allarme riproponendo, con maggior vigore, le problematiche delle società di classificazione e non soltanto del R.I.Na, dei criteri e modalità di svolgimento delle loro attività ed, infine, delle responsabilità. Non è casuale il fatto che due pacchetti di proposte normative, elaborati in sede comunitaria, recano il nome di “Erika I” ed “Erika II”. Per ciò che qui rileva, ci si riferisce alle proposte di accentramento del riconoscimento delle società di classificazione da parte della Commissione e non più degli organi degli Stati membri ed al monitoraggio comunitario, con la possibilità di controlli (anche a richiesta di organizzazioni sindacali) da parte di una istituenda Agenzia di sicurezza. Per la responsabilità delle società di classificazione, pre-

vista sotto forma di modifica all'art. 6, paragrafo 2, della direttiva 94/5 /CE, rinvio all'ultima parte di questo scritto.

In questo clima di più forte attenzione del rapporto tra attività dei “registri” e sicurezza della navigazione, si inseriscono le iniziative, proposte e regole promosse ed elaborate dall'*International Association of Classification Societies (IACS)* all'insegna del motto: “*safe ships and clean seas*” . Un certo rigore, richiesto per l'ammissione e permanenza nell'organismo¹¹, concorre a spiegare il numero limitato dei membri effettivi: *American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Korean Register of Shipping, Lloyd Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping* .

È comunque evidente che l'IACS, per la sua specifica conoscenza tecnica della flotta, le possibilità dirette di monitoraggio ed il suo ruolo fondamentale, ai fini della concreta applicazione del *Code International Safety Management*, può dare un notevole contributo nel campo della sicurezza marittima e della formazione delle relative norme¹², anche se – com'è naturale – l'Associazione non manca in ogni occasione di precisare che *Classification Societies Have no Policing Function*.

In particolare, i servizi di *statutory* delle società operanti in ambito IACS, cioè quei servizi che direttamente o indirettamente hanno effetti legali, vengono svolti da ispettori la cui professionalità, in linea di principio, è garantita dal medesimo standard di preparazione e dal vincolo di osservanza di regole tecniche comuni (pur nella continua evoluzione), anche prima che esse, come spesso avviene, acquistino valore giuridicamente cogente. A quest'ultimo proposito e con lo scopo di creare una maggiore uniformità nelle

¹¹ Per ogni società è prevista l'attività degli *auditors*, indipendenti dalle società oggetto di controllo ed i cui risultati sono resi noti, a richiesta, ad organismi quali l'IMO o la Comunità europea. L'IACS, tra l'altro, ha il potere di sospensione dei suoi membri.

¹² L'IACS è consulente dell'IMO con il ruolo di osservatore ed in questa veste partecipa all'Assemblea dell'organizzazione, al *Maritime Safety Committee* (MSC) ed al *Marine Environment Committee* (MEPC). L'organismo ha un ruolo importante nel settore della ricerca (si pensi all'intera problematica sul doppio scafo) e spesso esercita il ruolo di *advisor*.

operazioni da parte di tecnici e funzionari appartenenti ai singoli membri, l'*International Association of Classification Societies* ha promosso la certificazione di qualità (ISO 9001) e principi comuni per la redazione di un codice di condotta (sulla lealtà nella concorrenza, sulla riservatezza delle informazioni e, soprattutto, sulle regole di informazione nei confronti della società di classificazione di provenienza quando venga richiesto il trasferimento di classe; ciò con particolare riferimento alle navi substandard¹³).

Un contributo alla sicurezza potrà, infine, derivare dal continuo aggiornamento e pubblicazione in un *web site* della lista delle navi la cui classe è stata sospesa o il cui certificato di classificazione è stato ritirato¹⁴.

Ancor prima della spinta emozionale provocata dal naufragio dell'Erika, le problematiche fondamentali del codice di condotta e della responsabilità delle società di classificazione sono state approfondite anche dal *Comité Maritime International*. Le regole di massima per i codici di condotta muovono dalla basilare riaffermazione dei principi di indipendenza e imparzialità delle società del settore, anche nei confronti dello *shipowner* rispetto al quale la prestazione costituisca adempimento di un'obbligazione contrattuale. Tali regole possono riassumersi nell'obbligo di pubblicazione del registro delle navi classificate dalla società ed in quello di conformarsi alle regole e standard tecnici pubblicati. Si deve a sua volta fare riferimento alle linee guida indicate dall'IACS, al mantenimento di una soddisfacente rete internazionale di uffici ed all'utilizzazione di personale qualificato e con competenze tecniche continuamente aggiornate.

Nello sforzo continuo di adeguare sistemi di valutazione e standard, soprattutto ai fini di sicurezza (ambiente marino compreso), la ricerca scientifica applicata viene inserita tra gli obblighi del

¹³ Per le società che siano membri IACS è obbligatoria l'osservanza del TOCA (*Transfer of class agreement*); se la società di provenienza ha emesso delle prescrizioni (riparazioni, etc...) la società subentrante non può rilasciare il certificato di classe ove tali prescrizioni non siano state adempiute (sul punto, v. HIDAKA, *The Legacy of Erika; a Vision of Maritime Safety*), report in occasione dello *IUMI Conference* del 12 settembre 2000.

¹⁴ Si fa particolare riferimento al sito pubblico EQUASIS (www.equasis.org).

codice di condotta. Si ribadisce così il principio che una società di classificazione non solo deve osservare le norme internazionali vigenti ma tutte quelle altre indicazioni che derivano dallo “stato dell’arte”, ed anzi contribuire all’evoluzione delle conoscenze e dei livelli tecnologici¹⁵.

La rilevanza dei codici di condotta, aggiungo per inciso ed in linea generale, deriva dal ruolo che essi assumono nell’ordinamento giuridico considerato, cioè in quello regolatore del rapporto contrattuale tra la società di classificazione ed il privato “committente” e del rapporto tra la società ed i terzi che risultino danneggiati ed, infine, del rapporto pubblicistico tra la società stessa e lo Stato che delega l’esercizio del potere certificatorio o, comunque, di accertamento riguardante le navi.

Il codice di condotta può essere considerato norma di autoregolamentazione a rilevanza obiettiva esterna. Sicché potrebbe sostenersi che l’obbligo di osservanza si estende nei confronti della generalità dei soggetti interessati. Costoro, anche se in posizione di terzi rispetto alla società di classificazione, potrebbero invocare, a titolo extracontrattuale, la tutela giudiziaria in presenza di violazione e di un conseguente danno diretto nei loro confronti. In altre parole, gli obblighi derivanti dal codice di condotta – anche se, in ipotesi, non si facciano rientrare nello schema delle violazioni di norme giuridiche nel significato restrittivo e tradizionale dell’espressione – ben possono costituire un parametro, al fine di valutare la diligenza, la perizia o la prudenza, cioè i tradizionali presupposti, al livello di elemento psicologico, per l’affermazione di una responsabilità per colpa¹⁶.

Quanto ai rapporti “contrattuali”, in senso lato e, se si vuole, non propriamente tecnico (inclusendo, dunque, anche quelli inter-

¹⁵ Per i principi contenuti nel codice di condotta per le società di classificazione elaborati dal *Comité Maritime International* v. *CMI Yearbook*, 1997, 190.

¹⁶ SKOU (*Presentation on behalf of IACS to the centenary conference of the CMI*, in *CMI Yearbook*, 1997, 180) osserva, opportunamente, che se rispetto alle operazioni di classificazione il “cliente” (*shipowner*, etc.) è ben individuabile, le conseguenze di un errore sono molto vaste perché possono venire a ledere le sfere patrimoniali degli assicuratori, dei proprietari del carico, degli eventuali comproprietari della nave, di uno Stato, delle banche, etc..

correnti tra società di classificazione ed ente pubblico delegante), il codice di condotta può considerarsi come un insieme di clausole d'uso tacitamente richiamate nei negozi stipulati tra una società ed un privato proprietario di nave (o in posizioni soggettive analoghe) e nei disciplinari che si accompagnano agli atti amministrativi a carattere autoritativo (a meno che non vi siano, ove possibile, espresse clausole di esclusione). Tutto ciò presuppone, naturalmente, una spontanea o cogente pubblicità del codice di condotta stesso¹⁷.

Ritornando al contributo del *Comité maritime international* in tema di responsabilità¹⁸, occorre premettere che la complessità dell'argomento ha richiesto varie riunioni da parte del gruppo di lavoro impegnatosi notevolmente nella seconda metà degli anni novanta. Mi limito ad una breve rassegna delle questioni poiché sulla materia ritornerò nell'ultima parte di questo scritto.

In sede C.M.I. è stata preliminarmente espressa la preoccupazione che un regime di responsabilità troppo rigido avrebbe potuto "spaventare" le società di classificazione inducendole a limitare i propri servizi. Sull'opportunità di una limitazione della responsabilità non si è rilevato alcun dissenso di principio, nel dichiarato presupposto che scopo della classificazione non è certo quello di aggiungere rischi, ma di ridurli¹⁹. Alla luce di quest'ultima enfattizzazione, è parso a molti iniquo prevedere, per gli armatori, una limitazione di responsabilità secondo regole e lasciare, invece, illimitata l'individuazione del *quantum* da risarcire a carico dei Registri.

2. - Nella casistica di comportamenti colposi da parte di società di classificazione – si osserva, inoltre – la contestazione riguarda non la causazione del danno, ma il fatto che "ciò che andava scoperto non è stato scoperto", a causa di errori o omissioni degli

¹⁷ L'adozione di un codice di condotta che disciplini l'attività dell'organismo di classificazione è prevista tra i requisiti minimi perché l'organismo stesso possa ottenere le autorizzazioni e gli affidamenti di cui alla direttiva comunitaria 94/57.

¹⁸ V. il "Report" di WISWALL (Presidente del gruppo di lavoro congiunto sui problemi delle società di classificazione) in *Dir. mar.* 1996, 270 e in *CMI Yearbook* 1996, 328. Più recentemente, dello stesso A., v. *Introduction to the panel on classification societies*, in *CMI Yearbook* 1997, 179.

¹⁹ SKOU, *op. e loc. cit.*.

agenti della società stessa. La necessità di introdurre una limitazione si giustifica, ancora, rilevando che la classificazione si riferisce a beni di altissimo valore, quali le navi, mentre le tariffe sono solitamente basate sull'effettivo servizio reso.

In merito alle proposte fondate su una diversificazione del limite rispetto a quelle che indicano un ammontare unico, i punti di riferimento emersi in sede di lavori del gruppo del *Comité* hanno riguardato (tra l'altro e con molte obiezioni), l'ammontare della tariffa effettivamente pagata (il limite in questo caso verrebbe determinato da un multiplo del compenso pagato) o l'entità della stazza. Qualunque sia la soluzione, è evidente che una limitazione, se non ha un fondamento normativo, può essere opposta a controparti, ma non a terzi²⁰. Sui danni risarcibili, infine, il C.M.I. ha posto in luce la questione dei c.d. "danni indiretti" e dei *financial losses*.

Prima di concludere questa prima parte, devo richiamare l'importanza del ruolo del *Paris MOU*, cioè del Memorandum d'intesa sul controllo delle navi da parte dello Stato del porto, sottoscritto a Parigi nel 1982 dalle Autorità marittime di Paesi delle coste mediterranee e nord-atlantiche; attualmente al Memorandum aderiscono 19 Paesi; a sua volta, il contenuto del documento, nel corso di circa venti anni, si è ampliato con ben ventitrè emendamenti. È noto che la finalità principale è una lotta indiretta, ma efficace, alle "bandiere ombra" quando siano, per così dire, la causa della circolazione di navi substandard (o perché lo Stato della bandiera non ha aderito alle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima o perché l'effettiva vigilanza sull'osservanza di tali norme presenta gravi carenze da parte delle autorità di tale Stato). In linea generale, però, ogni nave, qualunque sia la bandiera, può essere oggetto d'ispezione a fini di sicurezza con poteri da parte dell'autorità marittima locale che possono collegarsi al generale principio della sovranità territoriale e che successivamente hanno trovato armonica codificazione e significativi ampliamenti (al di là

²⁰ KRÖGER, *Panel of Classification Societies. Presentation on behalf of the German Shipowners' Association and of the Maritime Law Committee of ICS*, in *CMI Yearbook*, 1997, 185; v. anche SEAN DIEDERICH DURR, *An Analysis of the Potential Liability of Classification Societies*, Università di Cape Town, s.d., 27 (in www.uctshiplaw.com).

dell'applicazione dello stesso principio ora indicato) nella Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982.

Il Memorandum di Parigi elenca gli accordi internazionali sui quali devono fondamentalmente basarsi le ispezioni (*Marpol, Solas, Colreg, Jauge, OIT 147 e Loadlans* con i relativi emendamenti), ne precisa il numero minimo percentuale rispetto al traffico internazionale e le modalità procedurali in dettaglio, compresi i criteri di scelta delle navi, ed inoltre prescrive un costante scambio d'informazioni. Il risultato dell'ispezione può condurre all'estrema conseguenza del fermo della nave sino a quando non vengano eliminate le deficienze accertate o ad altre misure quali segnalazioni alle altre autorità ed organismi internazionali, inclusione nella "lista nera" di navi messe al bando, opportunamente pubblicizzata, etc. Naturalmente si tratta di una materia particolarmente delicata nella quale vanno salvaguardati anche i diritti dello Stato della bandiera, come emerge da altre norme del Memorandum.

3. - Le Autorità marittime svolgono anche funzioni che definirei di "polizia internazionale giudiziaria", nel senso che collaborano nella raccolta delle prove di infrazioni alle regole sulla sicurezza anche quando i fatti siano stati commessi prima dell'entrata della nave nelle acque territoriali di competenza. Non si tratta, a mio avviso ed in linea generale, di ulteriori attività da compiersi a bordo delle navi ispezionate, ma di trarre logiche deduzioni che, per le condizioni in cui versa la nave e l'equipaggio, v'è la dimostrazione degli illeciti precedentemente commessi. Peraltro, il "nuovo diritto del mare" (UNCLOS 1982) ha ampliato in modo significativo i poteri giudiziari dello Stato del porto.

Il Paris MOU non ha creato soltanto, ma ha dato vita ad un'organizzazione che, tra l'altro, ha il compito di applicare le procedure che consentano con celerità l'adozione di emendamenti: comitato dei rappresentanti delle Autorità degli Stati aderenti (oltre ad un rappresentante dell'U.E. e due osservatori per conto dell'IMO e dell'OIT) e Segretariato generale. Aggiungo che la Comunità Europea ha avuto modo più volte di occuparsi del Memorandum di Parigi sia per rafforzarne, con i propri strumenti nor-

mativi cogenti, l'efficienza e l'efficacia, sia per dettare nei confronti dei propri membri ulteriori regole uniformi per l'applicazione del Memorandum stesso. È ben noto, infatti, che specie nel campo dei trasporti marittimi un diverso sistema di applicazione delle norme di sicurezza da uno Stato all'altro (ed analogamente da un porto all'altro dello stesso Stato) può falsare la libera concorrenza

L'ampio richiamo al Memorandum di Parigi non è una digressione fine a se stessa. Esistono forti ed evidenti interconnessioni tra le visite delle società di classificazione a bordo delle navi e l'attività delle Autorità marittime in sede di applicazione del MOU. Quest'ultimo accordo affronta e risolve espressamente la questione soprattutto al punto 3.5, ove, dopo la precisazione che l'Autorità marittima, nel corso dell'ispezione, può farsi assistere da persone che abbiano specifiche conoscenze, precisa che gli ispettori e i loro assistenti non devono avere alcun interesse commerciale "né nel porto d'ispezione, né nelle navi visitate". Il testo ancora più significativamente aggiunge (trascrivo l'originale in lingua francese) "Les inspecteurs" (e ritengo, logicamente, i loro eventuali *assistenti tecnici*) "ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations".

Dunque si delinea un sistema normativo, in un certo senso, parallelo nel quale, anche per la netta separazione delle persone fisiche operanti, l'attività delle Autorità marittime e dei tecnici esterni che eventualmente collaborino viene indirettamente a costituire una forma di controllo ulteriore sull'operato delle società di classificazione, con le conseguenze che ne possono derivare. Per esempio, ed in casi gravissimi, può intervenire la revoca del riconoscimento, dell'autorizzazione e degli affidamenti previsti dal d.lgs. 3 agosto 1998, n. 314, in conformità alla direttiva comunitaria.

4. - Ritorno, ora, all'attuale natura giuridica degli enti di classificazione alla luce dell'evoluzione storico-normativa delineata.

In linea generale, tali enti si inquadrano nelle società commerciali e precisamente nelle società per azioni, secondo le terminologie e il regime del nostro diritto nazionale. Va da sé che, se si esclude il Registro di classificazione con sede in Italia (R.I.Na s.p.a.), il riferimento giuridico formale ha un semplice valore di indicazione analogica rispetto a più precisi regimi e schemi classificatori degli altri ordinamenti. Comunque, è certo che il sistema della libera concorrenza, decisamente affermato dal legislatore comunitario per le attività di classificazione e attività connesse può trovare - per sua natura ed ancora in linea generale - piena realizzazione solo se l'ente abbia caratteri privatistici, ed in particolare di società commerciale.

Un'indagine più approfondita, e non necessaria nell'economia di questo scritto, imporrebbe di accertare se in qualcuno degli altri Paesi (ad eccezione del continente europeo e nord-americano) vi siano enti di classificazione (anche al di fuori dello IACS) che, in corrispondenza con i rispettivi regimi di governo, assumano natura giuridica pubblicistica e, comunque, di stretta dipendenza dai Governi stessi.

Per quanto riguarda l'Italia, si è avuta occasione di precisare che il più volte citato d. lgs. 3 agosto 1998, n. 314, dispone espressamente il riordino del Registro italiano navale, il che è avvenuto attraverso la creazione di una fondazione, per la quale i poteri ex art. 25 del codice civile spettano al Ministro dei trasporti e della navigazione (art. 13, comma 5). S'è ancora specificato che i compiti tradizionali propri degli enti di classificazione sono esercitati, a loro volta, da una società per azioni (R.I.Na s.p.a.) creata e controllata dalla Fondazione con il mantenimento della maggioranza delle azioni. Tale vincolo di controllo non è previsto per le altre società della *holding* (istituite per il *consulting*, la formazione professionale, etc..) nel quadro di diversificazione e di incremento delle attività, che costituisce un fenomeno non esclusivo del settore. E tuttavia, una configurazione degli enti di classificazione - ed in particolare dell'ente italiano - basata esclusivamente sulla semplice constatazione della forma societaria assunta dagli enti stessi, sarebbe del tutto insufficiente non solo su un piano teorico, ma anche sotto un profilo applicativo, al fine di

individuare, con maggiore esattezza il ruolo di tali enti all'interno dei singoli ordinamenti statali.

In altre parole, e con specifico riferimento al R.I.Na s.p.a., una riflessione sul già indicato vincolo di appartenenza "necessaria" della maggioranza del capitale sociale (e sui conseguenti riflessi in ordine alla composizione del consiglio di amministrazione), oltre che sulla natura degli atti posti in essere per conto dello Stato (in sede prodromica delle certificazioni statali: visite, ispezioni, etc... o, addirittura, in sede di rilascio delle certificazioni con gli effetti probatori ex art. 168 cod. nav.), deve indurre alla conclusione che in tali società l'esercizio di vere e proprie funzioni pubbliche o di altre attività a piena rilevanza pubblica viene a costituire il vero e proprio oggetto sociale. Ciò, a sua volta, giustifica il sussistere della piena legittimità di un intervento penetrante dello Stato (in termini di controllo, in senso lato). Si verte, infatti, essenzialmente nella materia della sicurezza (polizia della navigazione), le cui garanzie di mantenimento sono uno dei compiti tipici dello Stato al quale, semmai, rimane un margine normativo e amministrativo circa le forme di realizzazione.

L'effettivo cambiamento, a seguito della normativa comunitaria e della normativa nazionale di applicazione, consiste non tanto nell'insieme dei delineati principi, quanto in una sorta di automaticità nel "trasferimento" dell'esercizio di poteri pubblicistici in favore delle società di classificazione, nel senso che in ogni Paese membro, ed a parità di requisiti tecnico-giuridici, non può essere negato a nessuna società l'esercizio di tali poteri in regime di libera concorrenza. Da qui l'assoggettamento risalente alla normativa comunitaria del divieto di aiuti di Stato, con le eccezioni ben note inserite nel trattato istitutivo della Comunità. Si spiega, così, l'uso del termine "autorizzazione" che si rinviene nel decreto legislativo n. 314 del 1998 in luogo del termine "delega" riconducibile, sia pure in soli termini sostanziali, al decreto legislativo n. 340 del 1947. Infatti, in quest'ultimo regime, se era identico ad oggi l'uso formale delle parole autorizzazione o affidamento, rimaneva, però, la discrezionalità della pubblica amministrazione in ordine alla scelta

monopolistica o meno degli enti cui concedere l'*autorizzazione*²¹ stessa, fatti salvi i cosiddetti accordi di reciprocità riguardanti le società di classificazione straniera.

Riconosciuta tale differenza tra il regime normativo precedente e quello attuale d'impronta comunitaria, l'uso del termine "autorizzazione", anche allo stato attuale dell'intero assetto sistematico della materia, non può, di contro, condurre alla conclusione che l'atto autorizzatorio serva alle società di classificazione per rimuovere un ostacolo all'*esercizio di un proprio diritto* inizialmente esistente. S'è, infatti, posto in evidenza che, appartenendo le attività in questione alla materia della sicurezza pubblica, il diritto/dovere non può che costituzionalmente appartenere, "a titolo originario" (ed in modo inalienabile, anche con legge), allo Stato nelle sue varie articolazioni. E, del resto, le forme spesso diverse nel loro regime giuridico specifico, ma tutte riconducibili al c.d. "esercizio privato di funzioni pubbliche", non sono nuove nell'ordinamento giuridico italiano. Nel settore che ci occupa, alcuni Autori²² hanno poi posto l'accento più sull'esercizio privato d'un pubblico servizio che sull'esercizio di funzioni pubbliche²³. Sul punto, ritengo che, a parte la frequente commistione dei due profili, rimanga in ogni caso prospettabile l'impostazione concettuale che ho sinteticamente delineato.

Analoghe considerazioni possono formularsi in relazione al termine "affidamento" riferito all'attività materiale e tecnica (con i relativi esiti) costituente "ispezione e controllo", ex art. 9 decreto legislativo n. 314 del 1998.

²¹ Mi limito semplicemente a prospettare, almeno per quelle attività ed atti del Registro che lo Stato avrebbe potuto compiere direttamente, una sorta di conseguente rapporto giuridico raffrontabile, se non assimilabile, a quello derivante da una delle varie forme del mandato da svolgersi nell'interesse di tutte le parti ed indipendentemente dal potere di rappresentanza.

²² V. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 1, Milano, 1987, 664; ROSSI, *Registro italiano navale* (voce), in *Enc. dir.* XXXIX, Milano, 1988, 500.

²³ V. ALBANO, *Sulla natura giuridica del Registro italiano navale*, in *Riv. dir. nav.* 1956, 167, il quale rilevava che non basta l'uso del termine autorizzazione per indurre ad affermare che una determinata attività, a seguito di nuova legge, non sia più una pubblica funzione (il convincimento dell'A. ancor oggi mi sembra condivisibile per le ragioni di cui al testo).

A tutto concedere, soltanto la classificazione delle navi, nel senso stretto del termine quale storicamente delineatosi all'origine, può rientrare in quelle attività per le quali occorra un'autorizzazione, intesa e definita allo stesso modo della dottrina amministrativistica tradizionale (abilitazione all'esercizio della professione, rilascio di una patente di guida, e così via). Vale la pena di notare che le sintetiche puntualizzazioni che precedono, indipendentemente dal piano teorico, hanno particolare rilievo anche sul piano applicativo. Si pensi, ad esempio, alla problematica sul "rapporto di servizio" tra pubblica amministrazione e società privata di classificazione, per atti e attività svolte per conto dello Stato; ciò al fine di affermare o negare possibili configurazioni di responsabilità amministrativo-contabili delle società di classificazione per danni erariali diretti, ma più frequentemente "indiretti": risarcimenti compiuti dallo Stato con possibilità di rivalsa. In ogni caso, è opportuno precisarlo, l'affermazione eventuale della giurisdizione della Corte dei conti, conseguente al configurarsi di tutti i presupposti di tali tipi di responsabilità, potrebbe riguardare le società di classificazione in sé e non i dipendenti o gli amministratori, non essendo questi impiegati o amministratori pubblici²⁴.

²⁴ In senso conforme, v. Corte conti, sez. riunite 30 aprile 1993, n. 883, ove si nega la giurisdizione della Corte dei conti nei confronti dei dipendenti del Registro italiano navale "in quanto per lo svolgimento dei compiti accertativi e propri di esso, il rapporto di servizio si instaura direttamente con il Registro medesimo e non con il dipendente persona fisica". In senso contrario v. Corte conti, sez. II, 28 settembre 1992, n. 222, in quanto il dipendente svolgerebbe attività di diritto pubblico funzionalmente incardinata nella fisiologia del sistema amministrativo statale.

Diversa è la problematica sulla responsabilità o corresponsabilità dello Stato, almeno nelle ipotesi in cui il Registro rilascia le certificazioni di cui all'allegato 1 del d.lg. n. 314 del 1998, a seguito della "autorizzazione" dell'Amministrazione. Per quanto si è venuto, via via, delineando, rimangono forti perplessità per una soluzione positiva, che invece è espressamente prevista dalle convenzioni internazionali sulla stazzatura delle navi e sulle linee di carico, come s'è avuto occasione di delineare. In realtà se si muove dall'affermazione circa la mancanza dei presupposti per un'imputabilità organica nei confronti dello Stato ed anche circa la mancanza dei presupposti perché i servizi siano riconducibili ad attività di suoi "preposti" nel senso tecnico-giuridico del termine (v., ad esempio, art. 2049 c.c.), rimane configurabile l'ipotesi di responsabilità civile secondo i normali paradigmi, anche sotto il profilo dell'onere della prova.

Tra le fattispecie più facilmente ipotizzabili potrebbero includersi quelle della *culpa in vigilando* e della *culpa in eligendo*.

5. - Le difficoltà maggiori dell'intera tematica affrontata non derivano tanto dalla qualificazione *effettiva* della natura giuridica delle società di classificazione, con particolare riferimento ad atti ed attività svolte nel contesto dell'ordinamento giuridico italiano; vengono, invece, dalla complessa e variegata problematica che riguarda la responsabilità di tali tipi di società, alla quale per altro verso, non è poi del tutto estranea tutta quella serie di considerazioni legate al rapporto trilatero: privato committente (proprietario della nave, armatore, etc.) – ente di classificazione – pubblica amministrazione.

Negli ultimi decenni sono state poste in essere tutta una serie di convenzioni internazionali (in sede IMO soprattutto, ma anche UNCITRAL e UNCTAD, etc.) volte a disciplinare varie figure di responsabilità nel campo marittimo (CLC 1969, FUND 1971 con i relativi protocolli, LLMC 1976, HNS 1996, *Bunker oil pollution damage* 2001, *Terminal operators liability* 1991).

È rimasta, invece, priva di un regime giuridico convenzionale la responsabilità nel campo delle classificazioni delle navi con gli atti e le attività connesse.

Agli inizi di questo scritto, s'è dato conto della più forte presa di coscienza di tale lacuna e dei vari modi di porvi rimedio, anche con strumenti giuridici temporaneamente sostitutivi di un'apposita convenzione internazionale: *agreements* tra le maggiori società di classificazione e quelle che rappresentano gli utenti e gli assicuratori da tradursi negli *open forms*; nuova normativa comunitaria; interventi con leggi nazionali o con atti amministrativi a carattere generale (nei limiti consentiti dal sistema comunitario), etc.

Non manca chi sostiene che nessuna normativa speciale di alcun genere e livello andrebbe progettata essendo, nella materia, sufficienti le normali regole del diritto comune.

È evidente che la problematica della responsabilità con rilievo eminente è quella, di tipo civilistico. (Alla responsabilità amministrativo-contabile s'è già fatto cenno. Per la responsabilità penale – ferma restando la relativa caratterizzazione nazionale del regime normativo e l'ovvia rigidità in generale rispetto alla volontà delle

parti interessate – è da sottolineare semplicemente l'importanza dell'interrelazione con la responsabilità civile soprattutto in quegli ordinamenti, come il nostro, che danno una particolare efficacia in ordine all'accertamento dei fatti avvenuto con giudicato penale).

6. - Prima di richiamare le proposte elaborate a livello internazionale e comunitario, è opportuna una breve rassegna giurisprudenziale con parziale riferimento al nostro Paese.

Le citazioni di sentenze straniere hanno, comunque, particolare rilievo perché dimostrano l'esistenza di ben differenti conclusioni cui si può pervenire facendo ricorso ai principi di *common law* in luogo dell'applicazione del tradizionale paradigma aquiliano del *civil law*, sia pure con i possibili correttivi costituiti dalle fattispecie "speciali", significativamente elencate nel nostro codice civile proprio di seguito all'art. 2043.

In proposito, il caso della nave *Nicholas H*, deciso dai giudici inglesi nei vari gradi di giurisdizione, mi sembra il più adatto a dimostrare questa mia ultima considerazione.

La nave – con un carico alla rinfusa di piombo e concentrato di zinco e diretta in Italia e Mar Nero subì – durante la navigazione, una frattura alla lamiera dello scafo. Dopo l'intervento del perito della società di classificazione giapponese (NKK), la nave fu sottoposta a riparazioni provvisorie con opere di saldatura a Portorico. Venne dato il nulla osta per la continuazione del viaggio da parte del perito stesso con la precisazione di un termine per una nuova verifica, dopo lo sbarco del carico e comunque prima di ogni altra caricazione. Trascorso neppure un giorno dalla ripresa del viaggio, la saldatura non resse e la nave affondò.

I proprietari del carico andato interamente perduto convennero gli armatori, i noleggiatori e la società di classificazione; quest'ultima per non aver compiuto la visita di classe con ragionevole cura causando, dunque, la perdita del carico.

Il giudizio di primo grado in cui, a seguito di transazione parziale tra armatori e noleggiatori, era rimasta resistente la sola società di classificazione si concluse con la condanna della N.K.K. a titolo di responsabilità extracontrattuale, riconoscendosi che il com-

portamento colposo delle parti convenute era in *proximity* (nesso causale) con un danno ritenuto, a sua volta, prevedibile. In secondo grado, la decisione non venne confermata, affermandosi che, indipendentemente dalla prevedibilità del danno, un dovere di diligenza (*duty of care*) nei confronti degli aventi diritto al carico avrebbe potuto dar luogo all'affermazione di responsabilità soltanto nei limiti dei principi generali di equità e giustizia (cioè, se tale conclusione fosse stata nel caso concreto *fair, just and reasonable*)²⁵.

Le suindicate caratteristiche vennero escluse dalla Corte di appello, individuandosi (con richiamo alle regole dell'Aja) soltanto nel vettore gli obblighi nei confronti del caricatore, circa la navigabilità della nave e la cura del carico. Anche perché tali obblighi, nelle regole ora citate, troverebbero un "controbilanciamento" in una serie di tutele previste in favore del vettore stesso.

Ancor più interessanti - per le comparazioni tra *civil law* e *common law* cui s'è fatto cenno - sono le conclusioni formulate in ultima istanza dalla *House of Lords* sul medesimo caso²⁶. I massimi giudici inglesi condividono preliminarmente l'insufficienza del criterio della prevedibilità del danno e la rilevanza dei principi di equità, giustizia e ragionevolezza. Individuano nell'armatore il soggetto responsabile per non avere assicurato la navigabilità della nave. "Il ruolo del perito dell'Istituto di classificazione, che ha visitato la nave prima della partenza ed ha avuto soltanto carattere sussidiario - si legge -, e la sua negligenza non hanno direttamente comportato la perdita del carico".

Fin qui le motivazioni dei giudici inglesi di ultima istanza avrebbero consentito un certo parallelismo (non dico una condivisione in concreto) con i criteri generali usati nel nostro ordinamento anche sotto il profilo del nesso causale che, naturalmente, non può fondarsi su una causalità meccanicistica.

Ciò che, invece, costituisce elemento di differenza rispetto a regole e principi tipici di ordinamenti di *civil law* è il successivo (e fondamentale!) motivo che la *House of Lords* fornisce in relazione

²⁵ V. *Court of Appeal*, 18-19-20 gennaio 1994, in *Dir. mar.* 1994, 886 ed ivi anche gli estremi di pubblicazione della sentenza della Commercial Court.

²⁶ *House of Lords*, 25-27 aprile e 1-2 maggio 1995, in *Dir. mar.* 1997, 1115.

alla conferma della correttezza dell'assoluzione della società di navigazione: un'affermazione che si fonda sul pragmatico bilanciamento dell'allocazione dei rischi ed, in definitiva, su considerazioni di tipo meramente economico (anche se, obiettivamente, non mancano, nel quadro generale della ricerca di "equilibri", richiami agli attuali assetti di diritto marittimo internazionale uniforme). Si afferma, ad esempio, che l'imposizione di *duty of care* sulle società di classificazione nei confronti dei caricatori avrebbe, probabilmente, come effetto maggiori oneri assicurativi a carico di tali società. Tali oneri – continua la *House of Lords* – prevedibilmente verrebbero trasferiti sugli armatori, mediante un aumento delle tariffe e con la richiesta di una "garanzia" agli armatori stessi. Tutto ciò – concludono i medesimi giudici – altererebbe la distribuzione dei rischi e dei costi realizzata mediante la limitazione globale della responsabilità.

A quest'ultimo proposito, la Camera dei Lords non manca di ricordare che le società di classificazione verrebbero esposte, se si argomentasse diversamente, alla responsabilità illimitata (in mancanza di specifiche normative), a differenza degli armatori che godono del beneficio della limitazione e contro criteri di giustizia e di ragionevolezza, dato che le società di classificazione – sottolineano ancora i giudici – agiscono per il bene collettivo.

C'è il pericolo che un appesantimento delle responsabilità dell'Istituto di classifica restringerebbe i compiti tradizionali, alcuni dei quali dovrebbero essere svolti direttamente dallo Stato. Le numerosi note di dottrina relative all'ultima sentenza sul caso *Nicolas H* sottolineano senza rilevanti difformità quell'approccio pragmatico cui ho fatto cenno²⁷.

Concordo nel ritenere che, se al caso fosse stato applicato il paradigma normativo italiano, la soluzione si sarebbe dovuta basare essenzialmente su un adeguato nesso di causalità tra comportamenti dei dipendenti o agenti delle società di classificazione ed evento dannoso. Sul punto è stato osservato²⁸ che può risultare pregiudici-

²⁷ V. *amplius* LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, in *Riv. dir. comm. int.*, 1997, 651 e segg.

²⁸ LOPEZ DE GONZALO, *op. cit.*, 658

zialmente prospettabile una tesi tendente ad escludere un nesso eziologico in relazione all'affidamento del caricatore, dal momento che questi, generalmente, ignora l'operato e le certificazioni delle società di classifica (noto, per inciso, che interessanti spunti, con analogie e differenze, possono trarsi dalla casistica sulla responsabilità delle società di revisione nei confronti di terzi che compiono investimenti)²⁹.

Di contro, la concatenazione causale tecnico-giuridica risulta logicamente corretta ed idonea per giungere ad opposte conclusioni, ove si muova dal *degree of control* posto in essere dal perito ed ove si consideri che la decisione di intraprendere un viaggio (indiscutibilmente di competenza dell'armatore) è ragionevolmente dipendente in modo rilevante dalle raccomandazioni delle società di classifica. È praticamente *inconceivable* – si sostiene annotando ancora il caso *Nicolas H*³⁰ – che l'armatore faccia partire la nave nonostante il parere contrario della società di classifica.

Una volta ammessa, con una idonea indagine, la sussistenza di una causalità adeguata, non avrebbero avuto pregio, secondo i principi di teoria generale largamente accolti dal nostro codice, considerazioni fondate sull'iniquità e l'irragionevolezza di un dovere di diligenza (*duty of care*) a carico delle società di classifica, la cui inosservanza possa configurare una responsabilità extracontrattuale fondata sul *neminem laedere*.

Durante la vigenza plurimillenaria dello schema aquiliano – l'unico riconosciuto applicabile nei rapporti società di classifica/aventi diritto al carico³¹ – non risultano efficaci tentativi di modifica dello schema stesso (e, dunque, dell'attuale formulazione identificabile nell'art. 2043 c. c.), attraverso l'intervento del legislatore o le pronunce della Corte costituzionale fondate sul principio di ragionevolezza. V'è, semmai, una tendenza a disciplinare determinate fattispecie, in quadri di specifiche normative nazionali ed internazionali, per meglio rispondere agli equilibri di rapporti economi-

²⁹ V. Cass. 4 maggio 1982, n. 2765

³⁰ LOPEZ DE GONZALO, *op. e loc. ult. cit.*

³¹ V. per la giurisprudenza straniera ed in aggiunta ad altri casi che implicitamente o espressamente muovono da tale presupposto, v. *Cour d'Appel Versailles*, 21 marzo 1996 (nave Elodie II), in *Dir. mar.* 1998, 861.

ci; ma tutto ciò non è materia dell'interprete. È noto, ad esempio, che molte convenzioni riguardanti il settore marittimo prevedono forme di limitazione di responsabilità e contestualmente non fanno distinzione tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.

Il differente approccio – che molto schematicamente (per necessità di sintesi espositiva) si può riferire ai due grandi sistemi di *common law* e *civil law*, ma che invece ha differenti “sfumature” anche nell'interno di ognuno dei sistemi – rende di particolare rilevanza le questioni di diritto internazionale privato in tema di responsabilità delle società di classificazione. Per ciò, merita di essere richiamata, anche in via esemplificativa, una sentenza statunitense del 1996 pronunciata in grado di appello³² relativa al caso della nave “*Star of Alexandria*” affondata con il carico durante la traversata atlantica. Il processo riguardò l'asserita responsabilità extracontrattuale della società di classificazione, per avere prorogato la validità del certificato di classe senza accertare i difetti che furono poi la causa del naufragio.

Trovo molto significativo, tra l'altro, che in quel caso i giudici di secondo grado abbiano confermato la tendenza a svalutare, per così dire, il criterio della legge della bandiera, in favore del criterio della *lex commissi delicti*, identificata però non nella sede centrale della società di classificazione ma nella sede dell'ufficio operativo³³.

Nella giurisprudenza italiana, il caso della nave “Tito Campanella” assume una particolare rilevanza ai fini privatistici, malgrado le pronunce siano intervenute in sede penale con costituzione di parte civile.

Nell'ormai lontano 1984 la nave, mentre navigava nel golfo di Biscaglia proveniente da un porto svedese e diretta in Grecia con un carico di bramme, non diede più notizie.

³² U. S. Court of appeals for the second circuit 31 ottobre 1996, in *Dir. mar.* 1997, 1166.

³³ La sentenza di primo grado (U.S. District Court-Southern district of N. Y. 18 ottobre 1995, in *Dir. mar.* 1997, 1173 aveva negato la responsabilità della società di classificazione con argomentazioni in molte parti analoghe a quelle esposte nel testo in relazione al caso della nave Nicolas H. La sentenza. è annotata da TURCI, *loc. ult. cit.*, il quale esprime l'avviso che, se si fosse applicato l'art. 2043 del codice civile italiano, gli aventi diritto al carico, in presenza di altri requisiti, avrebbero ottenuto la condanna della società di classificazione, muovendosi dalla semplice constatazione della “ingiustizia” del danno.

In primo grado il Tribunale di Savona³⁴ pose preliminarmente in rilievo il fondamentale obbligo dell'armatore di assicurare che la nave intraprenda la navigazione in stato di navigabilità e, soprattutto, affermò il principio che le abilitazioni alla navigazione ed i certificati di navigabilità non esonerano l'armatore da responsabilità per l'inadempimento di tale obbligo; conseguentemente, condannò gli armatori per i reati cui s'è fatto cenno, nel presupposto che l'in-navigabilità costituisse una componente causale dell'affondamento.

Per l'argomento di questo scritto, è ancor più rilevante la successiva affermazione dei giudici di primo grado: "l'attività di controllo e certificazione affidata al R.I.Na non ha lo scopo meramente classificativo con carattere tecnico commerciale, ma deve assolvere alla preminente funzione di garantire la sicurezza della navigazione non solo e non tanto per le cose trasportate ma in primo luogo per le persone che vi si trovano a bordo"³⁵.

La sentenza, infine, si segnala per le precisazioni sugli obblighi per quanto riguarda lo svolgimento degli accertamenti tecnici.

In secondo grado³⁶, il processo si concluse con l'assoluzione di tutti gli imputati nella preliminare considerazione che le effettive cause dell'affondamento (deficienze strutturali della nave, cattivo stivaggio o altro) non erano state provate. Ciò ha impedito, dunque, un riesame delle interessanti affermazioni dei primi giudici soprattutto con riferimento alla società di classificazione.

V'è un altro caso - recentemente deciso dalla Corte d'appello di Palermo³⁷, in sede di giudizio civile – che ha alcune analogie con quello precedente e merita d'essere citato, sia pure sotto profili diversi. Si tratta dell'affondamento della nave *Massimo Garau*, avvenuto nel febbraio del 1987. La vicenda ha interessato anche i giudici penali per l'imputazione di naufragio colposo e omicidio colposo plurimo nei confronti dell'armatore del peschereccio e

³⁴ Trib. Savona 29 ottobre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 423.

³⁵ GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, Milano, 1990, II, 143.

³⁶ App. Genova 27 novembre 1991, in *Dir. mar.* 1992, 432.

³⁷ App. Palermo 23 luglio 1998, in *Dir. mar.* 1998, 1193 con nota di NOBILE, *La certificazione di navigabilità della nave: normativa applicabile e valenza probatoria*.

dell'ispettore del R.I.Na, che aveva convalidato la classe. Ma in questo scritto ci si intende limitare al giudizio civile cui ho già fatto cenno. La causa prese l'avvio da una richiesta avanzata dai proprietari della nave nei confronti degli assicuratori. Si chiedeva la convalida dell'abbandono e la condanna degli assicuratori stessi al pagamento dell'indennità per perdita totale. I giudici di secondo grado, andando di contrario avviso rispetto alla sentenza del Tribunale, pur con la riaffermazione dell'obbligo dell'armatore di approntare la nave in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata sia al momento della partenza che tutte le volte che lascia uno scalo intermedio³⁸, hanno sottolineato che la violazione di tale obbligo costituisce superamento della delimitazione del rischio assunto dall'assicuratore³⁹. (Nella specie, l'innavigabilità della nave è stata individuata nella partenza della nave con un equipaggio inferiore a quello di tabella e nella destinazione della nave a trasporto di persone e macchinari, pur trattandosi di peschereccio).

Quanto agli aspetti che interessano le funzioni del R.I.Na, sia pure ai fini assicurativi oggetto della controversia, i giudici non hanno mancato di rilevare che, a norma del regolamento del Registro, l'esecuzione di lavori di modifica a bordo di una nave senza

³⁸ Tra le numerose sentenze che sotto i vari profili riaffermano l'obbligo dell'armatore di assicurare la navigabilità della nave alla partenza v., in aggiunta alle massime richiamate in altre parti di questo scritto, App. Genova 31 marzo 1973 (in riforma Trib. Genova 12 gennaio 1971, in *Dir. mar.* 1975, 353. Con riferimento all'affondamento della nave "Paestum" a seguito di una via d'acqua manifestatasi con mare calmo, si afferma che "l'obbligo imposto al vettore dall'art. 421 cod. nav. di rendere la nave navigabile all'inizio del viaggio è obbligo di semplice diligenza e non di risultato". Devo aggiungere, però, che tale qualificazione – almeno per il modo com'è formulata in sentenza – suscita perplessità. La normativa codicistica richiede un dato obiettivo: la navigabilità della nave alla partenza e richiede altresì che dell'effettiva sussistenza di tale requisito essenziale si renda, per così dire, "garante", in ogni caso, l'armatore. Altro problema è se vi siano, caso per caso, delle corresponsabilità, ad esempio, della società di classificazione o sia possibile esercitare da parte dell'armatore rivalse in relazione a circostanze che abbiano potuto ingannare l'armatore sull'effettivo stato di navigabilità della nave alla partenza. Ancora problema diverso è quello della sussistenza di un'obbligazione risarcitoria in favore degli aventi diritto al carico ex art. 421 cod. nav. È in quest'ultimo contesto che ha rilevanza l'elemento soggettivo (uso della normale diligenza) che può costituire prova liberatoria con specifico riguardo a tale categoria di creditori contrattuali.

³⁹ In senso conforme Trib. Genova 19 settembre 1989, in *Dir. mar.* 1989, 397 (nave *Seagull*).

l'intervento, cioè il controllo della società di classificazione, comporta l'automatica sospensione della classe, indipendentemente dal fatto che tali lavori influenzino, in modo sensibile o meno, le caratteristiche della classe stessa. Né – proseguono i giudici d'appello – la circostanza che in linea di fatto risulti che, malgrado ciò, il certificato di classe sia stato rinnovato è prova inconfutabile dell'assorbimento degli obblighi circa lo stato di navigabilità incombente sugli armatori assicurati.

Su quest'ultimo punto, peraltro, l'ampia portata dell'articolo 168 cod. nav. non lascia dubbi, non ponendo alcun limite alla formazione della prova contraria al contenuto delle certificazioni del Registro⁴⁰.

Per concludere questa breve rassegna, indico separatamente i casi in cui l'azione risarcitoria, in relazione ad assunte responsabilità del Registro è stata ugualmente inquadrata in quelle extracontrattuali, ma la posizione del terzo danneggiato assume una particolare caratterizzazione sia perché connessa all'attività di classificazione in sé (e, dunque, ad una attività essenzialmente privatistica) sia perché la concatenazione causale si riferisce all'acquisto della nave e non al trasporto di cose. In tali casi ed in stretto riferimento alle evoluzioni e tendenze della dottrina generale del diritto civile, una "contrattualizzazione" appare ipotizzabile. Mi riferisco, ad esempio, ad un caso deciso dai giudici tedeschi (e più precisamente dalla Corte d'appello d'Amburgo), opportunamente citato nella nostra dottrina.⁴¹ I giudici amburghesi ebbero ad affermare che il contratto tra venditore e società di classifica poteva ritenersi anche un contratto con effetti a favore di terzi, venendosi a creare un *obbligo di protezione* a favore dell'acquirente della nave.

Nell'economia di questo scritto un adeguato approfondimento critico di tale tesi ed una verifica di applicabilità nel nostro ordinamento non risulta possibile, proprio per la necessità di analitiche

⁴⁰ Cfr., anche, App. Genova 31 gennaio 1992, in *Dir. mar.* 1992, 445, a proposito del caso relativo alla nave Capo Falcone (la sentenza di primo grado, Trib. Genova 28 ottobre 1989, si legge in *Dir. mar.*, 1990, 395).

⁴¹ Le indicazioni di reperimento della sentenza tedesca di cui al testo sono contenute in LUX, *Classification Societies*, London, 1983, 80, richiamato da LOPEZ DE GONZALO, *op. cit.*, 655 in nota ad una breve sintesi della sentenza stessa.

rivisitazioni di alcuni concetti generali che richiederebbero uno studio di ben più vasto respiro. Mi limito a sottolineare che i tentativi di estensione dell'*area del contratto*, anche sotto i profili della natura delle responsabilità, sono tutt'altro che isolati. Ho avuto, ad esempio, occasione di far cenno in altri scritti alla teoria francese dei *groupages contractuels* nella quale la figura residuale del "terzo" appare sempre più inidonea per la sua genericità, disciplinando con un trattamento uniforme situazioni che nella pratica sono sempre più diverse.

Si avverte, insomma, una crisi della concezione "atomistica" del contratto. Le soluzioni possono essere cercate o approfondendo in chiave evolutiva il sistema esistente (come sembra preferibile) o con un certo pragmatismo nel quale l'uniformità, ai fini delle responsabilità e del risarcimento, di tutte le tipologie contrattuali ed extracontrattuali, rischia di far cadere, a volte, nel pericolo opposto con la scomparsa di ogni rilevanza della posizione di "terzo". E del resto è proprio il c.d. pragmatismo del diritto anglosassone (particolarmente accentuato nel ramo marittimo) che, prima dell'entrata in vigore delle convenzioni che presentano i rischi di generalizzazione indicati, ha elaborato clausole estensive del regime contrattuale, dando prova indiretta della consapevolezza di "ingiustizie" (nel senso romanistico del termine) e persino di irragionevolezza cui può condurre un'angusta delimitazione dell'area della responsabilità contrattuale. Il rimedio è stato quello di un uso diffuso delle clausole miranti ad estendere al c.d. terzo un dato regime contrattuale.

Ritornando alla giurisprudenza, ed a quella francese in particolare, non meraviglia certamente se uno dei casi più conosciuti (nave *Elodie II*)⁴² viene risolto nel solco della "tradizione", in tema di distinzione tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale. Vi

⁴² *Cour d'Appel de Versailles*, 21 marzo 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 861, ove in nota, si richiama anche un caso che ha somiglianze con quello di cui al testo, ma che è stato deciso dalla giurisprudenza inglese in senso opposto escludendo la responsabilità dell'istituto di classifica (*Q.B. Division - Commercial Court*, 20-31 gennaio 1989, nave *Morning Watch*, in *Lloyd's Law Rep.*, 1990, 1, 547; in quel caso si fece leva sulla mancanza di una sufficiente *proximity* tra comportamento del Registro e danno all'acquirente della nave).

si afferma, infatti, che la circostanza che l'istituto di classificazione ometta un proprio rapporto di visita di una nave su richiesta del proprietario, in vista di una vendita eventuale⁴³, non sussistendo un legame contrattuale tra istituto di classificazione e acquirente, induce ad affermare l'extracontrattualità della responsabilità dell'istituto di classificazione nei confronti dell'acquirente stesso (la Corte conseguentemente esclude l'applicabilità nei confronti del danneggiato delle clausole di limitazione della responsabilità contenute nel regolamento del Registro; limitazioni che, in ogni caso, non riguardano la colpa grave – cfr. il nostro art. 1229 cod. civ. – e che comunque, nella specie, non erano a conoscenza dell'acquirente).

I casi da ultimo esaminati hanno riguardato aspetti essenzialmente privatistici dell'attività degli istituti di classificazione, ma in realtà il ruolo svolto da tali istituti è per così dire “di confine”; il che – allo stato attuale della normativa nazionale ed internazionale – giustifica più di un'incertezza anche in relazione alle regole applicabili per quanto riguarda la competenza e la giurisdizione.

Mi riferisco, ad esempio, al caso della nave *Ocean Merchant*, classificata da società di classificazione con sede in Italia. Dopo l'acquisto della nave, il Registro fu chiamato in giudizio a Londra da parte dei compratori perché avrebbe (il condizionale è d'obbligo) confermato la classe senza raccomandazioni, malgrado rilevanti difetti dello scafo. A sua volta il Registro, per ottenere un accertamento negativo di responsabilità, instaurò un giudizio innanzi al Tribunale di Genova, che, con ordinanza⁴⁴, dichiarò la litis-

⁴³ *Quid iuris* se, sia pure nella semplice enunciativa inclusa nel documento contrattuale tra *Bureau Veritas* e proprietari della nave, si fosse precisato che la richiesta di visita era finalizzata non ad una generica “vente éventuelle” ma a trattative in corso con la società X o Y? Rimanendo la medesima impostazione concettuale mi sembra pacifico che non sarebbe cambiato nulla in relazione all'estraneità del rapporto tra Registro e proprietario rispetto all'eventuale compratore. Ritengo, ma quale semplice spunto di possibili approfondimenti, che anche nel diritto privato debba essere preso in maggiore considerazione e con le opportune elaborazioni il concetto di procedimento, su quella strada che quarant'anni or sono indicava Salvatore Romano dalla Cattedra dell'Ateneo fiorentino mutuando concetti amministrativistici e ristudiandoli in chiave civilistica.

⁴⁴ Trib. Genova, 7 febbraio 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 1961, con nota di GARDELLA, *Litispendenza internazionale, fori di giurisdizione e competenze del R.I.Na nella Convenzione di Bruxelles del 1968*.

pendenza innanzi ai Giudici di Londra (ex art. 21 Conv. di Bruxelles del 27 settembre 1968, come modificata dalla Conv. di S. Sebastian del 26 maggio 1989, resa esecutiva in Italia a seguito della l. n. 339/91), non ravvisando gli estremi della giurisdizione esclusiva ex art. 16 della Convenzione stessa. Nel caso in specie, il contenuto dell'ordinanza è condivisibile perché, come è stato rilevato⁴⁵, i comportamenti colposi contestati alla società di classificazione riguardavano un compito di natura esclusivamente tecnica che risponde all'esigenza degli operatori di conoscere le caratteristiche e l'affidabilità della nave. Rimane, però, almeno il dubbio se (a prescindere dalla possibilità di interpretazione estensiva dell'art. 16, ove si fa riferimento a casi di iscrizioni e trascrizioni in pubblici registri) il provvedimento giudiziario sarebbe stato diverso ove, in via di prospettazione, le responsabilità si fossero collegate all'esercizio privato di funzioni pubbliche con il rilascio di certificati in luogo dello Stato competente.

7. - La breve rassegna giurisprudenziale ha dimostrato – come si è avuto modo di rilevare – indirizzi tutt'altro che univoci nella materia della responsabilità delle società di classificazione e ciò per la diversità dei sistemi giuridici, la varietà di fattispecie e le forti implicazioni di ordine economico connesse con l'accoglimento di tesi “rigorose” per le società di classificazione o di carattere opposto.

Le società stesse, a fronte di tali incertezze, hanno cercato di ridurre i rischi approntando schemi contrattuali tendenti a limitare la responsabilità. Quale semplice esempio cito ciò che leggo nell'*application* (sostanzialmente una proposta contrattuale) predisposta dal R.I.Na per la sorveglianza durante i lavori sulle navi, per la loro classificazione e per il rilascio di certificati e, comunque, per l'esecuzione di altri servizi, compresi quelli di assistenza tecnica legati all'applicazione dei manuali derivati dalla MARPOL 73/78 (Annessi I e II), del manuale relativo al VCS, etc...

Il proponente è tenuto a dichiarare di avere letto e accettato incondizionatamente il regolamento del R.I.Na con particolare, ma non esclusivo, riferimento a varie clausole nella domanda stessa

⁴⁵ GARDELLA, *op. loc. cit.*

specificate. Il sistema dell'approvazione espressa è richiesto per le limitazioni contenute in alcune di tali clausole, in conformità all'art.1341 cod. civ.

A sua volta, il regolamento del R.I.Na s.p.a., nell'edizione 2001, precisa che *la classificazione di una nave o il rilascio di un certificato in relazione oppure a seguito della classificazione o della prestazione di servizi da parte del Registro ...in nessun caso equivale ad una dichiarazione od una garanzia di navigabilità...* Si aggiunge che qualsiasi documento rilasciato dall'Istituto in relazione ai propri interventi rappresenta le condizioni della nave all'epoca della visita.

Con più specifico riferimento alla responsabilità, l'art. 5.1 delle condizioni generali del regolamento premette, in linea di principio generale, che *anche nel caso di visite tecniche eseguite per delega di Governi né l'Istituto né alcuno dei suoi dipendenti o agenti sarà responsabile di qualsiasi perdita, danno o spesa di qualunque natura sostenuta da qualsiasi persona sia in via contrattuale, sia in via extracontrattuale, a causa di qualsiasi atto o omissione di qualunque natura, siano essi negligenti o meno, e comunque tali perdite, danni o spese siano stati causati.*

La formulazione della clausola di deroga da ultimo richiamata intende conferire carattere derogatorio al regime di effettiva responsabilità di cui al successivo paragrafo dello stesso articolo 5, ove si legge che *qualora un utente dei servizi dell'Istituto dimostri di aver subito una perdita o un danno a causa di qualche azione od omissione negligente da parte dell'Istituto, dei suoi dipendenti o agenti, l'Istituto risarcirà il danno dimostrato fino a concorrenza della somma non superiore a cinque volte l'ammontare degli eventuali compensi fatturati dall'Istituto per le specifiche prestazioni, informazioni o consigli o se non fatturati fino ad un massimo di venti milioni di lire.*

Il regolamento prosegue con l'esclusione di responsabilità per danni indiretti (non meglio definiti!) e con la precisazione che, *indipendentemente dall'ammontare dei compensi, l'ammontare massimo risarcibile dall'Istituto non sarà superiore a due miliardi di lire.*

È, infine, a dir poco “interessante” ciò che viene scritto nel paragrafo successivo: *il risarcimento... non implica assunzioni di obblighi e/o ammissioni di responsabilità da parte dell'Istituto*. Siamo in presenza di una forma (per me) singolare di assunzione preventiva di un obbligo a transigere subordinato alla dimostrazione a carico di controparte degli elementi tipici delle normali forme di responsabilità in ordine al *quantum* ed all'*an debeatur*; la contraddizione mi sembra evidente e certamente non è priva di riflessi in ordine al problema della legittimità di una simile clausola anche se espressamente accettata da chi sottoscrive l'*application*.

Va notato, però, che l'incongruenza del regolamento, in quell'edizione del 2001, da me esaminata, nella parte da ultimo indicata, non trova alcun riferimento nel formulario di *application* già citato, il che lascia presumere una revisione del regolamento stesso in cui, peraltro, nel confermare il limite di responsabilità pari a cinque volte il totale delle tariffe pagate, non v'è traccia dei suindicati limiti di venti milioni di lire (per i casi di prestazioni non fatturate) e di due miliardi di lire quale ammontare massimo risarcibile indipendentemente dall'ammontare dei compensi spettanti all'Istituto.

Di contro, lo schema di proposta contrattuale predisposto dal R.I.Na riporta alcune clausole di fondamentale rilevanza. La prima, riferita agli atti ed attività “delegate” dalla pubblica amministrazione italiana, mi sembra risulti in stretta rispondenza con la recente normativa sulla responsabilità amministrativo-contabile dei dipendenti pubblici limitata ai casi di dolo e colpa grave⁴⁶. Si legge, infatti, che *within the context of the tasks carrier out by Rina as delegated of the Italian Ministry of Transport and Navigation, its liability can be recognised only in case of fraud or gross negligence by part of the officers or the persons entrusted by Rina* (se, invece, la “delega” è di una pubblica amministrazione estera, la clausola successiva fa riferimento ai singoli *agreements* con quelle amministrazioni).

In ordine al *quantum* viene, in ogni caso ed ancora una volta, confermato il limite risarcitorio in cinque volte l'ammontare delle somme riscosse a titolo di compensi. Infine, l'*application* estende

⁴⁶ V. l'art. 1 comma 1, della legge 14 gennaio 1994 n. 20 come sostituito dall'art. 3 del d.l. 23 novembre 1996 n. 543, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione.

(in questo caso l'armonia riguarda le più recenti convenzioni internazionali di diritto marittimo uniforme) le limitazioni di responsabilità più volte richiamate agli impiegati del R.I.Na, agli ausiliari, agli agenti, ai subcontraenti ed ai soggetti terzi cui il R.I.Na abbia affidato un compito inquadrabile nelle prestazioni per le quali si obbliga.

Il richiamo espresso alla legge italiana ed alla clausola esclusiva del Foro di Genova comporta l'evidente conseguenza che l'esame sulla legittimità delle clausole, in relazione ai principi di cui alle norme imperative, venga compiuto sulla base dell'ordinamento giuridico italiano, tenuto conto, però, che esso comprende o riconosce – com'è altrettanto evidente – tutte le norme di diritto internazionale uniforme rese esecutive in Italia e riconosce, altresì, il c.d. primato del diritto comunitario.

Indipendentemente da altri profili, sta di fatto che per la legge italiana (art. 1229 c. c.) è *nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave*. (È nullo, altresì, qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico).

Soltanto norme di legge interne o norme internazionali o comunitarie possono derogare a tale principio pur nell'ambito degli assolutamente inderogabili principi fondamentali della Costituzione. Da qui l'ulteriore motivo di necessità che tanto i risultati dei lavori del C.M.I. cui s'è fatto già cenno quanto quelli condotti in sede comunitaria vengano tradotti in testi normativi. Ed inoltre patti, accordi contrattuali ed altri simili strumenti, per quanto la dottrina possa fornire nuove e più estensive elaborazioni, devono pur sempre muovere dal fondamentale principio *res inter alios acta tertio neque prodest neque nocet* (cfr. art. 1372, 2° comma, c.c.) e, pertanto, sono sempre inidonei a risolvere in generale il problema dei limiti specifici della tutela della posizione del terzo.

In realtà la proposta di modifica della direttiva 94/57/CE del Consiglio contenuta nel c.d. pacchetto Erika I, nel dettare le linee di disciplina del rapporto funzionale tra gli Stati membri e gli organi-

smi di classificazione riconosciuti, si mostra rispettosa dei principi civilistici cui ho fatto cenno. Si stabilisce, infatti, che tali discipline contengano, quanto meno, la conservazione del principio generale della responsabilità illimitata nel caso di danni causati da atti o omissioni volontarie o causati con colpa grave. Soltanto nei casi di colpa di grado normale da parte dell'organismo riconosciuto, sarebbe applicabile il beneficio del limite risarcitorio, fissato in cinque milioni di euro per lesioni fisiche o morte ed in duemilioni e cinquecentomila euro per i danni materiali.

8. - Nel concludere, esprimo l'avviso che il sempre più forte intreccio di rapporti economici e giuridici dovuti al ben noto evolversi della globalizzazione rende opportuna una normativa internazionale sulla responsabilità delle società di classificazione che, per sua natura, abbia una efficacia non limitata ad alcune soltanto delle società di classificazione, come avverrebbe con l'emanazione di una normativa comunitaria in relazione ai regimi contrattuali prescelti o imperativamente applicabili. Non nego, comunque, che quest'ultima normativa potrebbe svolgere un ruolo urgente di funzione trainante, così come è avvenuto in altri settori del diritto della navigazione⁴⁷. E tuttavia, occorre riconoscere che, se si vuole fornire una disciplina organica (senza limitarsi ai comprensibilmente ristretti contenuti inclusi nel pacchetto) il compito non è facile com'è dimostrato dall'andamento dei lavori del gruppo del C.M.I., i cui punti nodali ho già cercato di riassumere anche in questo scritto.

⁴⁷ Esempio emblematico è il regolamento comunitario n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti rispetto alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune regole per il trasporto aereo internazionale.

